O.S.ENGINE 飛行機用2サイクルエンジン 600821500000

MAX-65AX W/E-4050 取扱説明書

このたびはOSエンジンをお買い上げいただき、まことにありがとうございます。

この取扱説明書と**「保証書」**をよくお読みのうえ正しくお使いください。とくに**「安全上のご注意」**は必ずお読みください。

安全上のご注意

＊ご使用の前にこの「安全上のご注意」をよくお読みの上、正しくお使いください。

＊この安全上の注意事項は、あなたや他の人々への危害や損害を未然に防止するためのものです。いずれも安全に関する重要な内容ですので必ず守ってください。常に安全を心がけエンジンの馬力を軽視しないこと。エンジンを安全に使用するのはあなた自身の責任です。いつも注意深く分別ある行動をして、楽しく使用してください。

■この注意事項は誤った取扱いをした時に、生じる危害や損害の程度を「警告」「注意」に区分しています。

⚠ 警　告

この表示の欄は、人が死亡または重傷を負う可能性が想定される内容です。

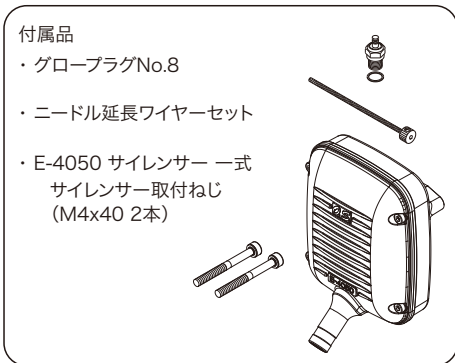
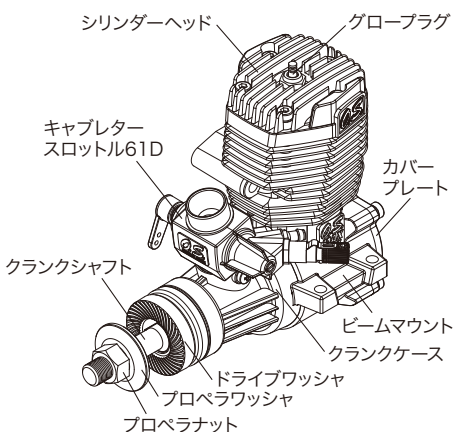
⚠ 注　意

この表示の欄は、人が中程度または軽傷を負う可能性及び物的損害のみの発生が想定される内容です。

⚠ 警　告

回転しているプロペラには絶対に触れないでください。ケガをする恐れがあります。

燃料は有毒ですので目や口に入れないでください。幼児や子供の手の届かない冷暗所で保管してください。健康を害する恐れがあります。

燃料は火気厳禁です。火災の恐れがあります。

運転中、運転直後のエンジン本体やサイレンサー、マニホールドに触れないでください。
やけどの恐れがあります。

換気の悪い場所（密閉したガレージや室内等）で運転しないでください。有害な一酸化炭素等を排出しますので必ず戸外で運転してください。健康を害する恐れがあります。

⚠ 注　意

- どんなプロペラでも取り扱う上で特別な注意が必要です。プロペラメーカーの説明書に従ってください。
- このエンジンは模型飛行機用です。模型用以外に、使用しないでください。ケガや故障の原因となります。
- エンジンは模型に搭載してから始動してください。搭載前に始動するとケガの恐れがあります。
- 必ず消音効果の高いサイレンサーを使用してください。耳に損傷を受ける恐れがあります。
- 模型にエンジンを取り付けるときは、模型の説明書の指示に従って、確実に取り付けてください。
  エンジンがはずれてけがをする恐れがあります。
- エンジンを使用するときは、子供や周囲の人々は安全のために、模型の後方6メートル以上離してください。
  エンジン始動後は模型には、近付けないでください。
  ケガをする恐れがあります。
- プラグの通電しての点検時は手で持たずに工具等ではさんで行ってください。また顔を近付けないでください。コイル内の燃料が沸騰してやけどをする恐れがあります。
- グロープラグクリップやそのコードが、プロペラなど回転部分にからまないようにしてください。巻き込んでケガをする恐れがあります。
- プロペラはエンジンに合った正しい大きさ（直径）とピッチのものを使用してください。
  破損しケガをする恐れがあります。
- プロペラはヒビやキズが有ったり、少しでも異常があれば絶対に使用しないでください。また削ったり改造をしないでください。飛散してケガをする恐れがあります。
- プロペラは曲面になっている方が手前にくるようにして、付属のプロペラワッシャとプロペラナットを六角スパナで確実に取り付けてください。飛行前には毎回ゆるみ等を点検し、締めなおしてください。
  プロペラが飛びだしてケガをする恐れがあります。
- スピンナーを使用するときは、エッジ（切りかき部の端面）がプロペラのブレード（羽根）に当たらないように、注意してください。飛散してケガをする恐れがあります。
- 洋服のヒラヒラしたような部分（シャツのそでとかネクタイ、スカーフ等）がプロペラの近くに来ないようにしてください。シャツのポケットから、鉛筆やねじまわし等がプロペラにおちてこないように注意すること。
  ケガをする恐れがあります。
- エンジンを始動するときは、安全メガネや手袋を着用し、必ずスターターを使用してください。
  ケガをする恐れがあります。
- ニードルバルブの調整は、回転しているプロペラの後方から行ってください。ケガをする恐れがあります。
- アイドル調整は、必ずエンジンを止めてから行ってください。ケガをする恐れがあります。
- 飛行前にスロットル・リンケージをチェックしてください。はずれるとエンジンのコントロールができなくなり、ケガをする恐れがあります。
- エンジンの運転は、砂地や砂利の上でしないでください。砂等がまきあげられて、ケガをする恐れがあります。
- エンジンを始動させたままで、模型を持ち歩くときは必ず低速運転にし、プロペラから目を離さず、自分自身からも他人からも離してください。ケガをする恐れがあります。
- エンジンを停止する時はスロットルを全閉にし、燃料供給を止めてください。その際必ず送信機側で行ってください。ケガをする恐れがあります。
- エンジン停止後、プラグヒートをしなくてもクランクすると始動することがあるのでクランクはしないでください。事故の原因となります。

■特　徴

- 60クラスのトレーナー、スポーツフライト、スケールまで幅広いパワー特性を持っています。
- 外観はAXシリーズのシャープな洗練されたデザインで、キャブレター61Dはニードル部がキャブレター本体と一体型で、安全性を考え斜め後方になっています。
- 新型E-4050サイレンサーは、スケール機に適したインカウルサイレンサーで、軽量コンパクトで高い消音効果を発揮します。

付属品
・グロープラグNo.8
・ニードル延長ワイヤーセット
・E-4050 サイレンサー 一式
　サイレンサー取付ねじ
　（M4x40 2本）

■エンジン各部の名称

■エンジンの搭載

エンジンマウントは十分強度のあるものにしてください。樹脂マウントにM3以上のJIS規格六角穴付キャップスクリューなどの鋼製ねじで締め付けてください。
またマウントのまわりをバルサ等で囲み、強度を増すと共に振動緩和の対策を行ってください。

- エンジン取付ねじにはノルトロックワッシャ（オプション）等のゆるみ止めワッシャを使用するか、又はゆるみ止め剤等を使用し、ゆるまない様に確実に締め付けを行ってください。

（OSラジアルマウントセットをご使用になれば非常に便利です）
コードNo. 71905200　¥1,900（税抜き）

■スロットルリンケージ

リンケージの前に、スロットルの全開及び全閉時にスロットルアームが機体の隔壁やマウント等に干渉しないことを確認してください。送信機のスロットルレバーとトリムレバーを最も下げた時にスロットルが全閉に、スロットルレバーを最も上げた時にスロットルが全開になるようにリンケージしてください。

（スロットルの全開及び全閉時にスロットルロッドがつっぱらないように、スロットルアーム及びサーボホーンの穴の位置か送信機の調整でストロークを合わせてください）

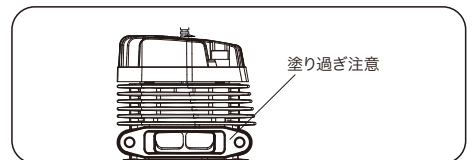
■サイレンサーの取付け

エンジンを機体にしっかりと取り付けた後、サイレンサーを取り付けます。エンジンへの取付けは、サイレンサーに付属の2本の取付ねじを使って締め付けます。

- このサイレンサーは、排気口の方向を変える事ができます。
- 前方のサイレンサー組立ねじ4本をゆるめます。
- 廃油漏れを防ぐ為、外周のフチ沿いにシリコン系シール剤を薄く塗ります。
- 排気口を上下逆の方向に向けます。
- 外周をしっかりと合わせ、サイレンサー組立ねじを締め付けてください。
- エンジンはシール剤が完全に硬化した後に、運転してください。

サイレンサーを取り付ける場合はエンジンとサイレンサーの取付面をシリコン系シール剤でシールされると良いでしょう。又、サイレンサーを組立時に各合せ口にシール剤を塗布するとより汚れが少なくなります。

シリコン系シール剤についての注意

サイレンサーを取り付ける際に、エンジンのエキゾースト部分にシール剤を塗布する場合は、塗り過ぎてエンジン内部にはみ出さないようにしてください。
また、必ずシール剤が完全に硬化した後にエンジンを運転してください。エンジン内部にシール剤がはみ出していると、シール剤が溶けて燃焼室内部のプラグにまで付着し、エンジン始動時にプラグヒートを外した時、エンジンが止まりますのでご注意ください。このようになるとエンジンは正常に運転できませんので、エンジン内部にはみ出したシール剤を取り除き、プラグは新品に交換してください。

■始動前に必要なもの

● プロペラ

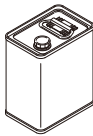
プロペラは、エンジンの種類、模型の大きさ、用途、燃料等により、実際に飛行の上最良のものを選ばなければなりません。手始めとして表の範囲内で始められた方が無難でしょう。
必ずバランスのよくとれた十分強度のあるプロペラ、スピンナーをご使用ください。

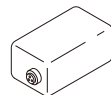
サイズ（DxP）	12x6、13x6-7、14x6

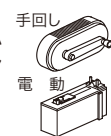
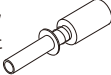
この表のプロペラサイズ（DIAxPITCH）は目安です。

（注意）
プロペラは非常に高速で回り、大きな遠心力がかかります。傷がついたり、変形したプロペラは絶対に使わないでください。運転中破損する可能性があり、非常に危険です。

● **スピンナー**
このエンジンは安全のため、電動スターターで始動しますのでスピンナーを装着してください。金属製でも樹脂製でもかまいませんが、バランスのとれた十分強度のあるスピンナーを使用してください。

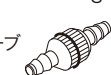
● **燃　料**
一般に飛行機用として市販されているニトロメタンが5～20%入った燃料の中から、実際にテストの上、最良のものを選んでください。潤滑油は良質のものであれば、合成油系でもひまし油系でも問題ありませんが、容積比で少なくとも18%以上入っているものを使用してください。

エンジンが新しい燃料になじみ安定してまわるまで数フライトは、ブレークイン（ならし運転）の要領で運転してください。（出荷時のキャブレターのアイドル調整ねじは、ニトロメタン15%、潤滑油18%の燃料で少し濃い目になるように調整されています。）

● **燃料タンク**
使用されるプロペラのサイズによる回転数の違いで燃費も変わりますが、約350ccのタンクでは約10～12分の飛行が可能です。

● **電動スターターとバッテリー**
エンジン始動時に使用します。

● **燃料ポンプ**
燃料缶から燃料タンクへ燃料を移す時に必要です。手回し式または電動式の燃料ポンプが便利です。

● **プラグブースター**
プラグヒートの時に使用します。始動用バッテリーとブースターコードが一体になった物。使用する前に満充電しておきます。

● **OSスーパーフィルター（燃料缶用フィルター）**
手回し式ポンプや電動式ポンプの吸入口に取り付けて、燃料タンク内へごみが入らないようにします。（別売）

● **OSバブレスウエイト（燃料タンク用おもり）**
機体の振動や姿勢変化により発生した泡を吸い込みにくく、泡のない燃料をエンジンに送ります。（別売）

S

● **燃料フィルター**
燃料タンクからキャブレターへつなぐチューブに取付けてゴミ等を取り除くフィルター。

● **O.S. SPEED シリコンチューブ（別売）**
燃料タンクとキャブレター及びマフラープレッシャー間を配管するために使用します。
内径2.5mm、長さ1000mm

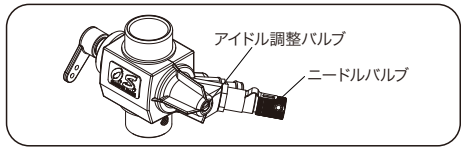
● **OSロングプラグレンチ（プラグキャッチ機構付）**
スプリングによりプラグがレンチに固定できるので、取付位置が深い場合の脱着に便利です。（別売）

■ **燃料タンクの配管及び位置**
● 燃料タンクは使用前（初回）にアルコールで良く洗っておきます。ほこりやタンク材料の破片が入ってることがあります。
● タンクの取付け位置は、エンジンを水平に保ちタンクの上面から約1/3の位置に、キャブレターの中心が来るように取付けてください。

■ キャブレタースロットルについて

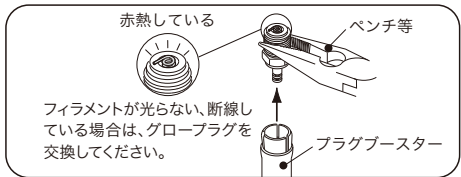
このキャブレターには次の2つの調整部分があります。

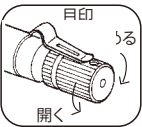
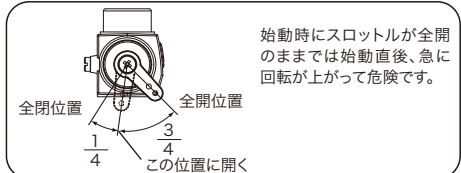
● **ニードルバルブ**
全回転域、主に高速回転における混合気を調整します。ニードルバルブを調整すると中速付近にも影響します。

● **アイドル調整バルブ**
安定したアイドリングと、スムーズな中速への加速が得られるようアイドリング時の混合気を調整します。
（工場出荷時に調整してありますので、運転してみて再調整が必要な場合のみ調整してください）アイドル調整バルブを調整すると中速付近にも影響します。

■ エンジンの始動

始動には必ず電動スターターを使用してください。

1. 燃料タンクへ燃料を給油します。
タンクに給油したら（燃料の液面がキャブレターのセンターより高い時）市販の燃料ストッパー等でキャブレターに燃料が流れ込まないようにしてください。エンジンを始動する直前にストッパーを解除してください。

2. プラグの点検
プラグのフィラメントが赤熱するかプラグブースターで確認して、シリンダーヘッドに取り付けてください。

3. ニードルバルブの開閉
ニードルバルブは時計方向にまわすことを閉める、反時計方向へまわすことを開くと呼びます。

4. ニードルバルブを開く
ニードルバルブを右（時計方向）に、ゆっくり止まるまでまわす。
止まった位置が全閉位置です。
この時の目印の位置を覚えておくと便利です。全閉位置から約2回開く。

5. スロットルを開く。
スロットルを1/4ほど開く。

6. 始動する前にチョークする
始動するのに適正な量の混合気をエンジン内部に供給する必要があります。燃料をエンジンに呼び込むために（5～6秒）スターターで空転させます。

7. グロープラグをヒート（加熱）する。
プラグブースターでグロープラグに通電する。

● 燃料タンクを立てた時、おもりの先端がタンクの底から10mm位、離れるようにしてください。

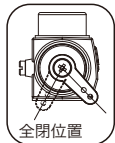
● 燃料の液面差の影響を少なくし、燃料を安定してキャブレターへ送るため、サイレンサー（マフラー）のプレッシャーフィッティングと燃料タンクとも配管し、マフラープレッシャーを行ってださい。

8. エンジンの始動
スターターの先をエンジンのスピンナーに押し当てて、スターターのスイッチを短く（1～2秒）押します。エンジンの爆発音が聞こえるまでくりかえします。エンジンの爆発音が聞こえたら、スターターをスピンナーから外し、スイッチを切ります。始動しない（連続回転）時はもう一度以上の操作を繰り返してください。

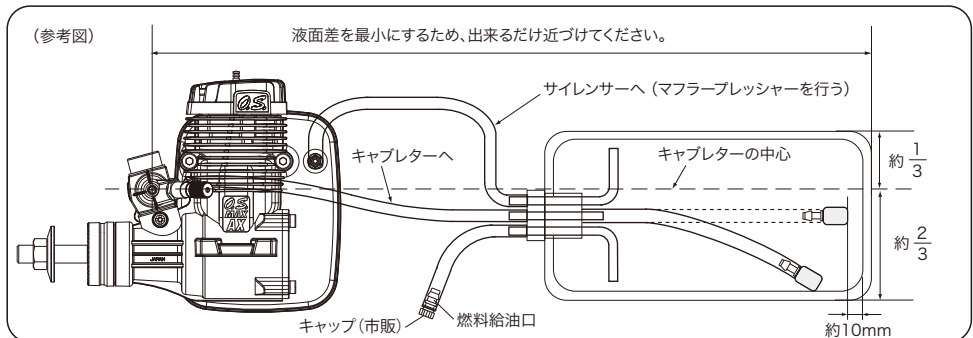
9. プラグブースターを外す（中速以上で）
プロペラに当たらないよう十分注意してプラグブースターを外す。もしプラグブースターを外してエンジンが止まる時はさらに約30°ニードルバルブを閉めた位置（エンジン回転がつづく位置）で外します。
10回以上続けてもダメな場合はプラグブースターを外し、数分待った後、再びプラグブースターを接続してクランク（スターターを押しつける）する。またはグロープラグを取り外し、スターターでエンジンを空転させてエンジン内の余分な燃料を排出して始動する。（この時チョークはしないでください）

10. エンジンの止め方
キャブレタースロットルを閉め、（送信機のトリムレバーを下げるか、エンジンカットスイッチを使って）エンジンを止める。

（エンジンを送信機の操作によって止める事が出来る様にあらかじめ送信機のエンコンレバーとトリムを最も下げた時、スロットルが全閉になるようリンケージしておいて下さい）

全閉位置

■ **ブレークイン（ならし運転）**

エンジンの性能を最大に発揮させるためには、適切なブレークインが必要です。ブレークインとは、実際に使用する条件（燃料、回転数、エンジン温度等）に徐々に慣らしていく事です。

1. 実際に使用される燃料、プロペラを用意します。
2. ニードルバルブを約2回開けてください。
3. エンジンを機体に搭載した状態でブレークインをする場合は危険を避ける為、機体をしっかり固定してください。
4. 「エンジンの始動」の項に従い、エンジンを始動します。
5. スロットルを全開にする。
6. まず「ブー」とにごった排気音の状態で、約1分間運転します。ブースターコードを外すとエンジンが止まる場合はニードルバルブをエンジンが止まらないところまで閉じて回転を上げてください。（「始動」のニードルバルブ位置は最良のニードルバルブ位置よりかなり開いた位置になっています。）
7. 次にニードルバルブを閉めてゆき「ピー」と澄んだ排気音の状態と「ブー」と濁った排気音の状態の運転を10秒ごとに繰り返すよう、ニードルバルブを調整しながら燃料タンク一杯分運転してください。

8.「ニードルバルブの調整」の項を参照の上、「ブー」と濁った音から「ピー」と澄んだ高い音に変化する境界付近で不安なく連続回転の出来る回転数が得られるように調整してください。このニードルバルブ位置は「最良のニードルバルブ位置」よりも開いた位置になります。

9. 8. のニードルバルブ位置で実際に飛行させます。
この状態で3〜4回飛行しますがブレークイン中はあまり頭上げにならない様、飛行させてください。
又この状態ではアイドリングも不安定で止まりやすい状態ですから十分注意してください。

10. 徐々にニードルバルブを閉じていき約10回の飛行を目安に最良のニードルバルブ位置になるよう調整してください。

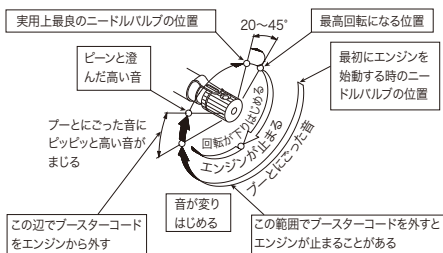
11. 以上の要領でブレークインを行いますがブレークイン中はニードルバルブの閉めすぎ（混合気が薄い状態）にならない様に調整して飛行させてください。

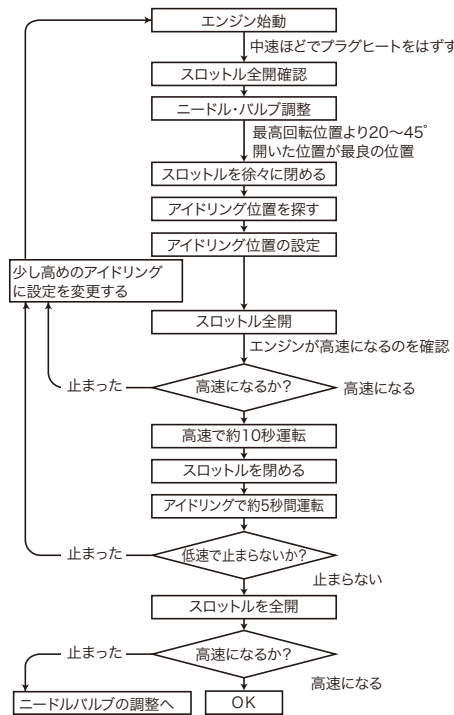
12. ブレークイン終了後に後述の「アイドリング及びスロー調整」「最良のニードルバルブ位置がわかった後の始動」の項を参照の上、エンジンを最良の状態に調整してください。

■ ニードルバルブの調整

◆ ニードルバルブの調整（1）
ゆっくりとスロットルを全開にし、ニードルバルブをエンジンの回転音が一層高く変化するところまで閉める。

◆ ニードルバルブの調整（2）
ニードルバルブを10〜15°閉めてエンジンの回転が変わるのを待ちます。音が変わったらまた10〜15°閉めて回転が変わるのを待つというようにします。エンジンの回転はニードルバルブの動きより変化がおそいので、一度に大きな角度でまわしたり早くまわすと、調整がしにくくなります。ニードルバルブをゆっくり少しずつ閉めていくと（1回に10〜15°まわす）エンジンの回転が上がってきます。音はブーとにごった音から、ピーと澄んだ高い音になってきます。

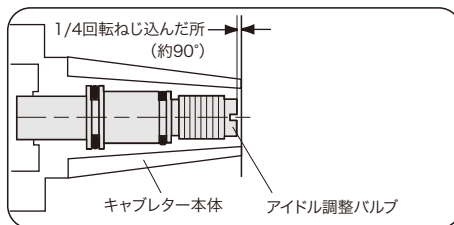
◆ ニードルバルブの調整（3）

（注意）
これは参考図です。
まわす開度と位置は、エンジンによってこの図とは異なります。

■ アイドリング及びスロー調整

■ アイドリングの調整
アイドル調整バルブで低速回転（アイドリング）での混合気の調整を行います。

- スロットルを最スローにし、約5秒間アイドリングで運転後、スロットルを全開にしてみます。この時、排気口から白煙を多量に出しながら濁った音で回転がもたついて上昇するようでしたら混合気が濃すぎです。この場合は、アイドル調整バルブを右（時計方向）へ15〜30°まわしてください。
- 逆にアイドリングでの混合気が薄すぎる場合は、スロットルを全開にすると、排気口からほとんど白煙が出ないまま力のなさそうな爆発音を出し、回転がほとんど上がらないか、いったん上がりかけてすぐ低下し、エンジンがストップしてしまいます。この場合は、アイドル調整バルブをいったん左（反時計方向）に90°まわして混合気が濃くなっているかを確認してから再度右にまわして調整してください。

■ アイドル調整バルブの基準位置
スロットルの調整中、アイドル調整バルブを動かしてそれが混合気の調整範囲外にずれてしまうことがあります。この場合、図に示す位置まで元に戻してください。

キャブレター本体の端面とアイドル調整バルブの端面が同一面上になった所から、1/4回転（90°）ねじ込んだ所が工場出荷時の基準位置です。

オプションのE-4010Aサイレンサーをご使用の場合も、基準位置は同じです。

■ 最良のニードルバルブ位置がわかった後の始動
一度エンジンを始動し、正しいニードルバルブの位置の調整（ニードルバルブの調整（3）参照）ができた後の始動は次のようにします。

- 始動前のニードルバルブ位置を、最良のニードルバルブ位置から0.5回転（180°）開いたところにセットします。
- スロットルを全閉から約1/4開いた位置にセットし、スターターを使用してプロペラをクランクします。始動したらスロットルを全開にし、ニードルバルブを調整します。同じ日で特に気象に大きな変化がない時は、2回目からの始動はこのニードルバルブ位置から行ない、始動後の調整はほとんどいりません。
- ニードル調整は毎回行う事が前提です。午前と午後や別の日など季節の変りめ等はニードル開度は変化すると思ってください。

■ メンテナンス
このエンジンをより長く良い状態でご使用していただくために、以下のことにご注意ください。

◆ 砂やほこりの多い場所での運転は、著しくエンジンの寿命を縮めますので避けてください。やむを得ずそのような場所で運転する場合は、ベニヤ板等を機体の下に敷き運転してください。

◆ 燃料にゴミやほこりなどの異物が混入すると、エンジン内部の磨耗を早めます。

◆ 燃料缶は開口したまま放置しないでください。
（ゴミやほこりが混入します）

◆ 燃料ポンプの吸い上げ部には必ず燃料缶用フィルターを使用し、万一燃料缶に入ったゴミやほこりも、燃料タンクに送らないようにしてください。
（OSでは燃料缶専用のフィルター、スーパーフィルター(L)をオプションで用意しています）

◆ 燃料タンクとエンジンの間に市販の燃料フィルターを入れる場合は、取り付けに十分注意しゴミづまり等を定期的に点検してください。フィルターが原因でエンジン不調に陥ることがあります。
（タンクにゴミが入って無ければ不要です）

◆ 必要以上に高いニトロ分の燃料を使用しないでください。錆の原因となります。

◆ ニードルバルブやアイドル調整バルブの閉め過ぎ、（うす目の混合気）での運転を行なわないように十分注意してください。酸化ガスの発生を促進させエンジン内部の錆の発生を大きく助長させます。燃料に含まれるアルコールやニトロメタンが燃焼することにより、酸化ガスが原因でエンジン内部を錆びさせます。また、オーバーヒートを起こしたりノッキングを起こしたりして、エンジンに大きなダメージを与えることもあります。

◆ 1日の飛行を終える時にはエンジン内部に生の燃料を残さないようにするため、燃料タンク内の燃料を使い切るか燃料チューブをつまむか、はずして燃料切れの状態でエンジンを止めてください。

◆ 次にタンク内の燃料を抜いた後、運転中に発生した酸性のガスを排出するために、プラグヒートをしないでスロットルを全開の位置にして、電動スターターで約10秒空転させます。

◆ その後、模型エンジン用防錆潤滑油をエンジン内部に少量注油し、エンジン内部にゆきわたるよう、再度スターターで数回転まわして、エンジン内部に行渡るようにしてください。

◆ これによりかなりの防錆効果が得られ、また余分なオイル分が残らず、次回のエンジン始動がやりやすくなります。

（注意）
防錆潤滑油はキャブレター内の“O”リングを傷める場合がありますので、キャブレターには注油しないでください。

◆ 長期間（数カ月以上）使用しない場合、**エンジン各部の洗浄にはアルコールを使用してください。**
機体からエンジンを取り外し、外部を洗浄した後、キャブレター、プラグ及び全てのシリコンチューブを外し、エンジンが完全に入る容器にアルコールを入れ、その中でゆっくりとシャフトをまわして内部を洗浄してください。キャブレターの"O"リング、シリコンチューブは灯油等で洗浄すると侵されますので必ずアルコールで洗浄してください。

◆ 洗浄が終ったらアルコールをよく切って（アルコールはエンジン内部に残らないように）乾燥させてから、模型エンジン用防錆潤滑油を少量注入してシャフトを十分まわします。（オイルをエンジン内部に行きわたらせる）
最後に元通りに組み立てて、ビニール袋に入れて乾燥した場所で保管してください。

模型エンジン用防錆潤滑油は、販売店でお求めください。

■オプションパーツ＆アクセサリー

- グロープラグ
  - No.7 (71607100)
  - No.8 (71608001)
  - No.10 (旧称A5) (71605100)
- ラジアルマウントセット (71905200) ￥1,900
- サイレンサーエクステンション アダプター
  幅14.5mm 穴ピッチ42.0mm (26625340) ￥750
  幅35.0mm 穴ピッチ42.0mm ロング (26625500) ￥1,000
- ロングプロペラナットセット 5/16"-24 (73101010) ￥500
- スピンナーナット 5/16"-24 (45024000) ￥550
- E-4010Aサイレンサー 一式 (26028050) ￥2,600
- 鬼目ナット（6個入） M3 (79870031) ￥250
- 爪付ナット（10個入） M4 (79870040) ￥250
- ノルトロックワッシャ（10組入）
  M3 (55500002) ￥700
  M4 (55500003) ￥700
- バブレスウエイト (71531000) ￥850
- バブレスウエイト S (71531010) ￥600
- スーパーフィルター (L) (72403050) ￥500
- ロングプラグレンチ (71521000) ￥680
- O.S. SPEED シリコンチューブ (72506100) ￥600
- OS純正 飛行機用グロー燃料
  - A15-18（ニトロ15% オイル18%　4L） (79721000) ￥4,000
  - A20-18（ニトロ20% オイル18%　4L） (79721001) ￥4,400
  〈日本模型航空連盟公式燃料〉

＊表示価格は税抜です。
改良のため予告なく仕様・価格等変更することがあります。

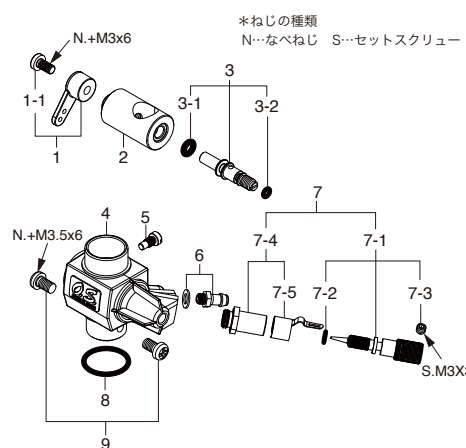
■エンジン分解図&部品表

No.	品名コード	品　　名	価格（円）
1	26904000	シリンダーヘッド	2,000
1-1	26904160	ヘッドガスケット	100
2	26903000	シリンダーピストン　一式	7,000
3	26606008	ピストンピン	300
4	27917000	ピストンピンリテイナー（2個セット）	180
5	29115000	コンロッド	1,300
6	26981000	キャブレタースロットル 61D	5,100
7	45010002	プロペラナット	100
8	28009002	プロペラワッシャ	160
9	26908000	ドライブワッシャ	500
10	29320000	スラストワッシャ	100
11	27731000	クランクシャフトベアリング（前）	800
12	26901000	クランクケース	6,000
13	27130020	クランクシャフトベアリング（後）	800
14	26902000	クランクシャフト	3,000
15	24625125	カバーガスケット	200
16	26907000	カバープレート	600
	71608001	グロープラグ No.8	——
	72200080	ニードル延長ワイヤーセット	220
	27426000	E-4050サイレンサー 一式	3,500
	79871120	組立ねじ（M3x10）10本	300
	22681957	プレッシャーニップル（No.7）	110
	26625210	サイレンサー取付ねじ（M4x40）2本	100

＊表示価格は税抜です。
改良のため予告なく仕様・価格等変更することがあります。

キャップスクリューセット（各10本入）￥300（税抜）

品名コード	サイズ	エンジン使用本数
79871110	M3x8	カバープレート取付ねじ　4本
79871160	M3x16	シリンダーヘッド取付ねじ　5本

■キャブレタースロットル分解図&部品表

No.	品名コード	品　　名	価格（円）
1	22081408	スロットルアーム　一式	100
1-1	22081313	アーム取付ねじ	100
2	26981200	キャブレターローター	1,600
3	25781600	アイドル調整バルブ　一式	1,200
3-1	46066319	"O" リング（大）（2個）	140
3-2	22781800	"O" リング（小）（2個）	110
4	26981100	キャブレター本体	2,300
5	45581820	ローターガイドスクリュー	110
6	22681953	燃料インレット（ニップルNo.1）	110
7	25581900	ニードルバルブ　一式	900
7-1	22681980	ニードル 一式	500
7-2	24981837	"O" リング（2個）	220
7-3	26381501	セットスクリュー	100
7-4	27381940	ニードルホルダー　一式	400
7-5	26711305	ラチェットスプリング	100
8	46215000	キャブレターガスケット	100
9	25081700	キャブレター取付ねじ	100

＊表示価格は税抜です。
改良のため予告なく仕様・価格等変更することがあります。

■アフターサービス

エンジンの修理について

- よく洗浄してエンジン本体のみを「OSエンジンサービス係」までお送りください。（エンジン以外のものが付いていたり汚れがひどいと分解や洗浄に時間がかかり、修理代が高くなります）この時、故障時の状態及び修理希望事項を必ずお書き添えください。
- 原則として当社到着後10日以内で修理完了致します。
- 修理品のお支払いについては、コレクトサービス（宅急便代金着払いシステム）により発送させていただきますので、修理品送付時、現金等を同封しないようにお願いします。

お客様のパーツ直接購入について

- 交換部品については販売店、もしくは当社から直接購入することができます。直接購入される場合は、当社パーツリストの価格での販売となります。また、送料（荷造手数料込）及び代金引換の場合、代引手数料が必要となりますのでご了承ください。

■ご注文方法

電話、FAX、封書にてご注文ください。

必要事項

氏名、住所、電話番号、8ケタ品名コード、品名、数量。

■送料支払方法

1. 宅急便　A. 代金着払い　B. 銀行振込　C. 郵便振込
2. 郵　送　A. 銀行振込　　B. 郵便振込
   ただし、ご注文合計金額が2,000円（税抜）以上の場合は宅急便にて送付。
3. 送料及び代引手数料
   送料（荷造手数料込）及び代引手数料に関しましては、当社Webサイトをご覧頂くか、「OSエンジンサービス係」までお問い合わせ下さい。

修理品、パーツ販売、エンジンに関するお問合せは、「OSエンジンサービス係」までお願い致します。
http://www.os-engines.co.jp/form/parts.html
電話（06）6702-0230（直通）　FAX（06）6704-2722
＊直通電話が混み合っている場合には、しばらくたってからおかけ直しいただくか、当社電話番号（代表）あてにご連絡ください。

■三　面　図　単位mm

要　　目

■ 行程体積	10.63 cc / 0.649 cu.in.
■ ボア	24.0 mm / 0.945 in.
■ ストローク	23.5 mm / 0.925 in.
■ 最高出力	2,500-12,000 r.p.m.
■ 実用回転数	1.75 ps / 1.73 hp / 16.000 r.p.m.
■ 重　量	497 g / 17.53 oz.（エンジン本体） 128 g / 4.52 oz. （E-4050サイレンサー）

- 本書の内容の一部または全部を無断で転載することは禁止されています。
- 本書の内容については、製品改良のため予告なしに変更する場合があります。
- 本製品の仕様、デザインおよび説明書の内容については、改良などにより予告なく変更する場合があります。

小川精機株式会社　〒546-0003　大阪市東住吉区今川3丁目6-15
http://www.os-engines.co.jp　電話 (06)6702-0225（代）FAX (06)6704-2722

021401